

File 351:Derwent WPI 1963-2003/UD,UM &UP=200330  
(c) 2003 Thomson Derwent

Set Items Description  
---  
? S PN=JP 11127788

1/7/1  
DIALOG(R)File 351:Derwent WPI  
(c) 2003 Thomson Derwent. All rts. reserv.

012544153  
WPI Acc No: 1999-350259/199930  
Rice cracker manufacturing method - involves frying rice cracker dough made to adhere seasoning liquid which is then frozen and vacuum dried simultaneously

Patent Assignee: KAMEDA SEIKA CO LTD (KAME-N)  
Number of Countries: 001 Number of Patents: 002  
Patent Family:

Patent No	Kind	Date	Applicat No	Kind	Date	Week
JP 11127788	A	19990518	JP 97295817	A	19971028	199930 B
JP 3245851	B2	20020115	JP 97295817	A	19971028	200206

Priority Applications (No Type Date): JP 97295817 A 19971028

Patent Details:

Patent No	Kind	Lan	Pg	Main IPC	Filing Notes
JP 11127788	A		5	A23G-003/00	
JP 3245851	B2		4	A23G-003/00	Previous Publ. patent JP 11127788

Abstract (Basic): JP 11127788 A

NOVELTY - The rice cracker dough is fried and made to adhere a seasoning liquid. The material is then frozen and vacuum dried simultaneously.

USE - As food.

ADVANTAGE - Manufacture of rice cracker, without impairing the flavour of seasoning liquid and the freshness of rice cracker dough is achieved. A rice cracker of rich flavour is obtained.

Dwg.0/0

Derwent Class: D11

International Patent Class (Main): A23G-003/00

International Patent Class (Additional): A23L-003/44

?

OSP-9000-9002  
us (PE)

日 本 国 特 許 庁  
PATENT OFFICE  
JAPANESE GOVERNMENT

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されて  
いる事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed  
with this Office.

出 願 年 月 日  
Date of Application:

1999年 5月 7日

出 願 番 号  
Application Number:

平成11年特許願第127788号

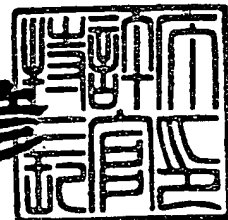
願 人  
Applicant(s):

本田技研工業株式会社

2000年 3月10日

特許庁長官  
Commissioner,  
Patent Office

近 藤 隆 彦



出証番号 出証特2000-3015108

【書類名】 特許願

【整理番号】 J78035A1

【提出日】 平成11年 5月 7日

【あて先】 特許庁長官 殿

【国際特許分類】 G08G 1/00

【発明の名称】 車両及び車両の返却回収制御装置

【請求項の数】 3

【発明者】

【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内

【氏名】 橋本 英樹

【特許出願人】

【識別番号】 000005326

【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代理人】

【識別番号】 100064908

【弁理士】

【氏名又は名称】 志賀 正武

【選任した代理人】

【識別番号】 100108578

【弁理士】

【氏名又は名称】 高橋 詔男

【選任した代理人】

【識別番号】 100089037

【弁理士】

【氏名又は名称】 渡邊 隆

【選任した代理人】

【識別番号】 100101465

【弁理士】

【氏名又は名称】 青山 正和

【選任した代理人】

【識別番号】 100094400

【弁理士】

【氏名又は名称】 鈴木 三義

【選任した代理人】

【識別番号】 100106493

【弁理士】

【氏名又は名称】 松富 豊

【選任した代理人】

【識別番号】 100107836

【弁理士】

【氏名又は名称】 西 和哉

【選任した代理人】

【識別番号】 100108453

【弁理士】

【氏名又は名称】 村山 靖彦

【選任した代理人】

【識別番号】 100100077

【弁理士】

【氏名又は名称】 大場 充

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 008707

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9705358

【ブルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車両及び車両の返却回収制御装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 個人認証によりドアロックの作動と車両移動を可能とした車両において、車両利用者からの返却指示により個人認証による車両移動を禁止するとともに、所定時間少なくともドアロックの作動のみを許容することを特徴とする車両。

【請求項 2】 上記返却指示は管制への通知にて行い、管制から車両側の個人認証を解除する信号を送信することで返却指示に対応することを特徴とする請求項 1 に記載の車両の返却回収制御装置。

【請求項 3】 上記管制は、個人認証を解除する信号を送信するとともに、異なる他の個人認証を送信してそれまでの個人認証と置き換えることを特徴とする請求項 2 に記載の車両の返却回収制御装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、ドアの施錠、解錠やメインスイッチの ON、OFF を IC カード等で行う車両及び車両の返却回収制御装置に係り、特に、乗り捨て、回収をスムーズに行うことができる車両及び車両の返却回収制御装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】

近年、環境問題が大きくクローズアップされる中で、大気汚染や交通渋滞の問題を改善するために電動車両を特定の地域において共用して使用する技術が提案されてきている。このような共用車両を用いた技術では、共用車両を貸し出す、あるいは返却するために共用車両のポート（駐車場）が必要となり、例えば、車両利用者が借りた車両を返却する場合は最寄りのポートに返却するようになっている。このようにポートにおいて車両を返却する際に、利用時間、利用距離等に応じた課金を受けることとなる。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】

ところが、車両の返却場所がポートに限られていると、例えば急用ができて車両を乗り捨てたいような場合でも、いちいちポートまで車両を運転して返却しなければならないという問題がある。したがって、急用がありすぐに車両を返却したいときには、貸出中の状態のまま放置せざるを得ず、そのような場合にそのまま課金が続くと車両利用者に大きな負担をかけてしまうという問題がある。

【0004】

また、車両利用者以外の他人の利用を阻止するために個人認証を採用し、車両のドアロックと移動を車両利用者に限っている場合は、車両利用者が車両を乗り捨てた時に個人認証が付されたままの状態になっていると、他の利用者はもとより回収係員であってもその車両を回収できなという事態が発生する。

そこで、この発明は、共同利用可能な車両の返却場所以外での乗り捨てとその回収をスムーズに行うことができる車両及び車両の返却回収制御装置を提供するものである。

【0005】

【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するために、請求項 1 に記載した発明は、個人認証によりドアロックの作動と車両移動を可能とした車両（例えば、実施形態における車両 1）において、車両利用者（例えば、実施形態における車両利用者 U）からの返却指示により個人認証による車両移動を禁止するとともに、所定時間少なくともドアロックの作動のみを許容することを特徴とする。

このように構成することで、所定の場所以外での車両の返却、例えば車両の乗り捨てを行う場合に、利用者が返却指示を行うと、個人認証による車両の移動が禁止されるため、返却指示のあった場所以外への車両の移動を阻止できる。また、所定時間少なくともドアロックの作動のみが許容されるため、利用者が降車に際して荷物を降ろすための余裕を与えることができる。

【0006】

請求項 2 に記載した発明は、上記返却指示は管制（例えば、実施形態における管制装置 2）への通知にて行い、管制から車両側の個人認証を解除する信号を送

信することで返却指示に対応することを特徴とする。

このように構成することで、車両利用者が返却指示を管制に通知すると管制から利用者の乗り捨ての意思が明確に伝わり、管制から車両に個人認証の解除する信号が送信されると返却となる。

【0007】

請求項3に記載した発明は、上記管制は、上記個人認証を解除する信号を送信するとともに、異なる他の個人認証を送信してそれまでの個人認証と置き換えることを特徴とする。

このように構成することで、それまでの個人認証を、例えば回収係員の個人認証に置き換えることにより乗り捨てられた車両の回収が可能となる。

【0008】

【発明の実施の形態】

以下、この発明の実施形態を図面と共に説明する。

図1、図2において1は貸出可能な電動車両（以下車両という）を示している。尚、この車両1は電動車両に限られず、ガソリン車、ハイブリッド車でもよい。車両1は、複数の車両1の駐車場であるポートP間を移動する。車両1は管制装置2との間で路車間通信を行う。管制装置2には車両1の貸出・返却操作のユーザ端末3と、係員端末4が接続されている。

【0009】

車両1の貸出を行う場合は、車両利用者Uが上記ユーザ端末3にて自分の登録されたICカードの情報を読み取らせると貸出手続を開始する。管制装置2はそのICカードのIDを路車間通信にて貸出車両1に送信する。車両利用者UはそのICカードによりドアを解錠し、後述するメインスイッチ5をONにしてポートPを出発する。

一方、車両1を返却する場合は、ポートPに到着後、車両利用者Uはメインスイッチ5をOFFにしてICカードが排出されると、ICカードによりドアを施錠した後、ポートPに設置されたユーザ端末3にICカードの情報を読み取らせ、返却手续を開始する。管制装置2は路車間通信により返却対象の車両1にIDをクリアする指示を送信し、その車両1を貸出可能状態に移行させる。



【0010】

ここで、ポートP以外で車両1が乗り捨てられた場合は、貸出車両1の車載の電話6等から返却指示があると、後述するように管制装置2は返却のための手続を開始する。

これと平行して電話を受けた連絡係員Mが回収のための指示を回収係員Kに通知し、回収係員Kは現地へ車両1を回収に向かう。

【0011】

図2は上記車両1の構成を示すものである。車両1はICカードのカードID管理ユニット7を備えている。カードID管理ユニット7にはID記憶装置8が接続されている。カードID管理ユニット7には、路車間通信アンテナ9から路車間通信装置10を介して管制装置2からの情報が入力される。またドアアンテナ11からドアロック、アンロック情報がID受信装置12を介してカードID管理ユニット7に入力され、この入力信号にはカードID読み取り機構13と、メインスイッチ5の情報が入力される。そして、カードID管理ユニット7からはカード挿入・排出制御機構14とドアロック機構15とメイン電源制御機構16と音声出力装置17とパワーウィンドウ18とに出力がなされる。

【0012】

ここで、カードID管理ユニット7は以下のように動作する。ID記憶装置8に記憶されたIDとドアアンテナ11が受信したIDとが一致した場合に、ドアロック機構15によりドアロックを解除する。また、ID記憶装置8に記憶されたIDとカードID読み取り機構13により入力されたIDとが一致し、メインスイッチ5をONにすると、メイン電源制御機構16によりメイン電源がONとなる。一方、メインスイッチ5がOFFとなるとカード挿入・排出制御機構14がONとなりICカードを排出する。

【0013】

次に、全体処理のフローチャートを図3にしたがって説明する。

車両利用者Uが何らかの理由で車両1を乗り捨てる必要が生じ、ステップS10において車載の電話6でセンターの管制装置2に乗り捨てを告知すると、ステップS11においてセンターの管制装置2から路車間通信にて車載ユニットに強

制返却モードへの移行が指示される。したがって、車両利用者Uの意思が管制装置2に明確に伝わり、以後の手続をスムーズに行うことができる。

【0014】

次のステップS12でセンターの管制装置2から路車間通信によって回収係員KのIDを送信すると、ステップS13でカードID管理ユニット7がカードを排出し、次のステップS14でメイン電源制御機構16によりメインスイッチ5が再ON不可に設定される。したがって、元の車両利用者Uが再度車両1を移動させようとしてもメインスイッチ5が入らないため、車両1をその場所から移動できなくなる。

【0015】

そして、ステップS15でタイマがセットされる。このタイマは例えば5分間の猶予を持たせ車両利用者Uが荷物を降ろすのに十分な時間に設定されている。

タイマセットの後、ステップS16で「〇〇分後にドアロックがかかります」との音声案内が音声出力装置17によりなされ、ステップS17で、タイマセット時間経過後それまでのユーザIDが消去される。そして、ステップS18でドアが施錠され（これに応じてドアウィンドウガラスが閉じ）、ステップS19において回収係員KのIDが設定される。したがって、回収係員KのIDに置き換わるため、この車両1は回収係員Kが到着するまで元の車両利用者Uは勿論のこと他人による利用ができない状態になる。

【0016】

次に、管制装置2からの通信情報に基づいて車両1側で行われる乗り捨て回収のフローチャートを図4にしたがって説明する。

ステップS21においてドア施錠タイマがカウントアップ中か否かを判別する。

カウントアップ中であると判別された場合は、ステップS22において管制装置2からの指示を受信し、ステップS23においてステップS22の指示がIDクリア指示であるか否かを判別する。ステップS23における判別結果が「YES」、つまりIDクリア指示であると判別された場合は、ステップS24で記憶したID情報をクリアして制御を終了する。ステップS23における判別結果が「

NO」、つまりIDクリア指示ではないと判別された場合は、ステップS25に進み、ここでステップS22の指示がIDセット指示か否かを判別する。

【0017】

ステップS25における判別結果が「YES」、つまりIDセット指示であると判別された場合はステップS26に進み、送信されたIDを記憶して制御を終了する。ステップS25における判別結果が「NO」、つまりIDセット指示ではないと判別された場合はステップS31に進む。

【0018】

ステップS31ではステップS22における指示が強制返却指示か否かを判別する。ステップS31の判別結果が「NO」となり、強制返却指示ではないと判別された場合は制御を終了する。ステップS31での判別結果が「YES」であった場合は、ステップS32においてIDカードを排出しステップS33でメインスイッチ5をOFFにし、更にステップS34において再度のメインスイッチONが不可となるように設定する。したがって、メインスイッチ5がOFFとなっているので、元の車両利用者Uが再度車両1を移動しようとしても、車両1を動かすことはできず、回収の際に車両1が元の場所から移動しているようなことはない。

【0019】

次にステップS35においてドア施錠タイマを設定し、ステップS36においてウィンドウ閉タイマを設定する。そして、ステップS37で送信された回収係員KのIDを仮保管してステップS38でドアロックをする旨の音声出力装置17による案内を行い制御を終了する。

ステップS21における判別の結果、ドア施錠タイマのカウントアップが終了したと判別された場合は、ステップS27においてユーザIDをクリアし、ステップS28でドアを施錠し、ステップS29において、送信された回収係員KのIDをID記憶装置8に記憶してステップS30に進み、このステップS30でメインスイッチ「ON」可に設定して制御を終了する。

【0020】

上記実施形態によれば、車両利用者UがポートP以外の場所で車両1を乗り捨

てる場合に、管制側に電話 6 をかけるだけの簡単な操作で車両 1 の返却を行うことができるため、車両利用者 U の利便性を向上することができる。また、車両利用者 U の管制側への連絡がなされると、その車両 1 をそれまでの車両利用者 U が使用できなくなるため、その後の車両 1 の移動ができなくなる。

【0021】

したがって、車両 1 を回収する場合に返却されたはずの場所に車両 1 がなく回収ができないような事態の発生を防止できる。また、ドアロック施錠タイマとウィンドウ閉タイマを使用しているので、ドアウィンドウガラスが閉じ車両 1 が完全に施錠されるまでにはある程度の時間的余裕があるため、降車も荷おろし作業もゆっくりと行うことができる。

【0022】

そして、車両 1 の電話 6 にて乗り捨てを告知してから、回収係員 K による車両 1 の回収までを一連の手続でスムーズに行うことができる。したがって、前の車両利用者 U の ID が残っていて回収ができないような不具合は生じない。また、車両 1 の回収の際には、回収係員 K の ID がセットされているため、回収作業員が誰でも回収できるマスターキーのようなものを使用した場合に比較して、適正な回収管理を行うことができる。

【0023】

尚、この発明は上記実施形態に限られるものではなく、例えば以下のような実施形態にも適用できる。即ち、第 2 実施形態は貸出の対象となる複数の車両のイグニッションキーをキーボックス内に収納しておき、貸出の際には利用者の ID に対応したイグニッションキーのみを取り出せるようなキーマネージャーを用いたシステムである。また、第 3 実施形態は無人レンタカーに使用されているように貸出対象の車両のイグニッションキーが各別にキーロッカーに収納されており、利用者の ID に対応したイグニッションキーのキーロッカーのみが開くようにして、そのキーを使用できるようなキーロッカー方式である。

【0024】

これら各実施形態ではイグニッションキーを借りる際に利用者が限定され、その利用者のみが車両のドアロックの作動と車両の移動を行える地位が与えられる

こととなる。これらの車両は、搭載された返却ボタンを操作するとキー認証機能（イモビライザー機能）によって再度エンジンを始動することができなくなり、ドアロックのみができるようになっている。したがって、車両を乗り捨てて返却する場合は、返却ボタンを操作し、ドアロックして降車すればよい。このとき使用したキーは利用者が管理センターに郵送する。管理センター側では乗り捨てられた車両をマスターキーにて解錠して車両を移動回収する。

よって、この2つの実施形態においても、乗り捨て連絡後の本人の再度の使用により乗り捨て場所から車両が移動されてしまい回収できない事態の発生を防止できる。

【0025】

また、第1実施形態において、車両利用者Uからの管制装置2への返却指示は、車両1内に設けられた電話等の通信手段に限られるものでなく、例えば外部の公衆電話等によるものであってもよい。このようにすることで、荷物を降ろしてショッピングしている間に急用ができ、そのまま別の場所に行かなければならない場合に、いちいち車両1に戻る必要がなくなる。

【0026】

【発明の効果】

以上説明してきたように、請求項1に記載した発明によれば、所定の場所以外で車両を返却する場合に車両利用者が返却指示を行うと、個人認証による車両の移動が禁止されるため、返却指示のあった場所以外への車両の移動を阻止でき、したがって車両を回収する場合に返却されたはずの場所に車両がなく返却できないような事態の発生を防止できる効果がある。

また、所定時間少なくともドアロックの作動のみが許容されるため、車両利用者が降車に際して荷物を降ろすための余裕を与えることができ、車両利用者の降車の際の利便性を向上することができる効果がある。

【0027】

請求項2に記載した発明によれば、返却から回収への手続をスムーズに行うことができる効果がある。また、車両の乗り捨てが可能となるとともに利用者の乗り捨ての意思が明確に伝わり、管制側の個人認証の解除によって、車両利用者の

個人認証が登録されたままの状態となった場合の不具合の発生を防止することができる効果がある。

請求項 3 に記載した発明によれば、それまでの個人認証を、例えば回収係員の個人認証と置き換えることができるため、乗り捨てられた車両の回収が容易となる効果がある。また、このように回収係員の個人認証を元の個人認証と置き換えるようにした場合は、回収作業員が誰でも使用できるマスターキーのようなものを用いた場合に比較して、適正な回収管理を行うことができるという効果もある。

【図面の簡単な説明】

【図 1】 この発明の実施形態の共同利用システムの全体構成図である。

【図 2】 この発明の実施形態の車両の構成図である。

【図 3】 この発明の実施形態の全体処理のフローチャート図である。

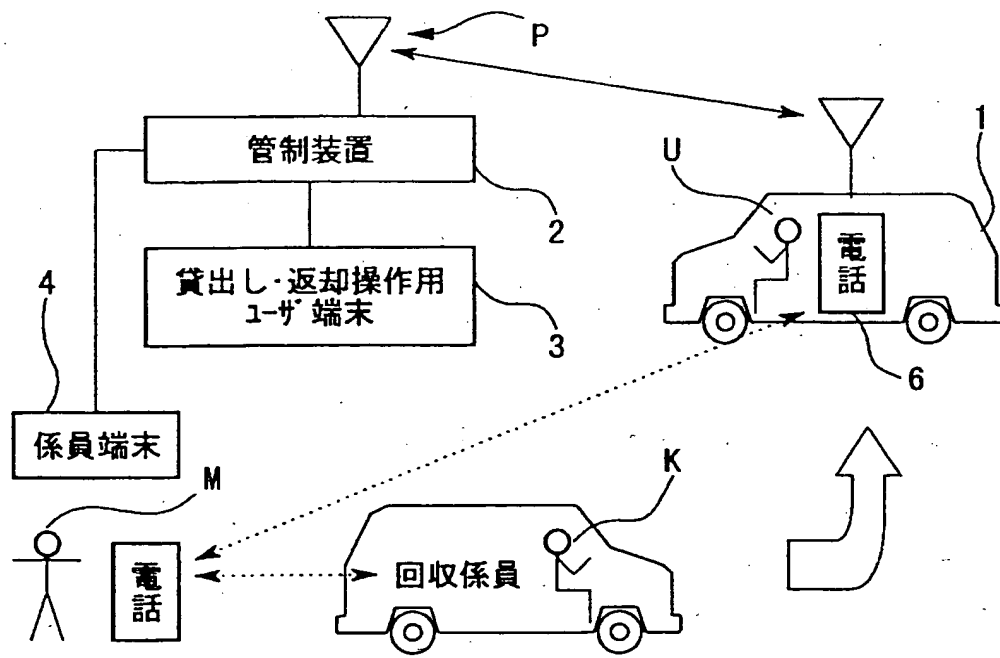
【図 4】 この発明の実施形態の乗り捨て回収のフローチャート図である。

【符号の説明】

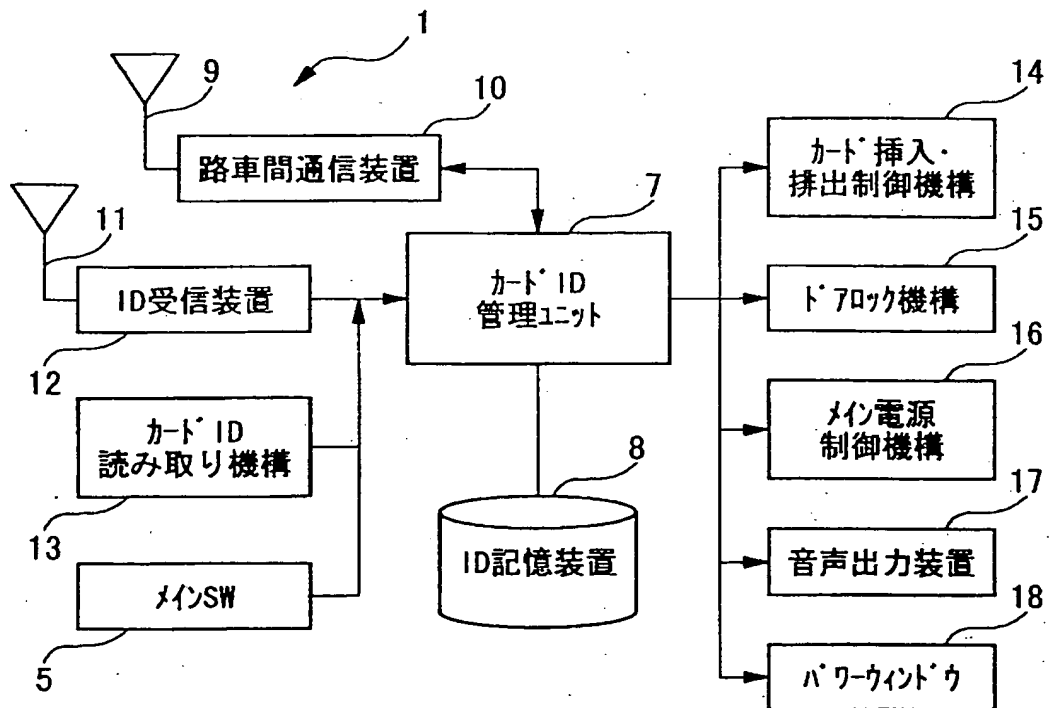
- 1 車両
- 2 管制装置（管制）
- U 車両利用者

【書類名】 図面

【図 1】

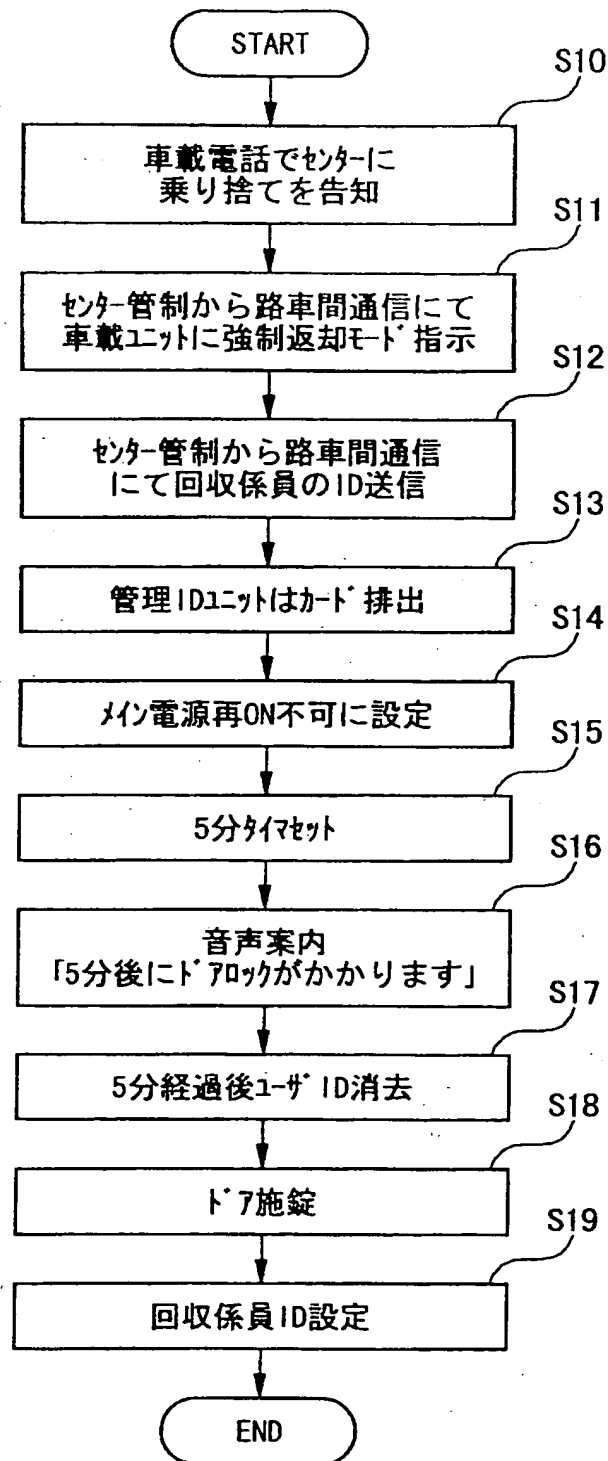


【図 2】

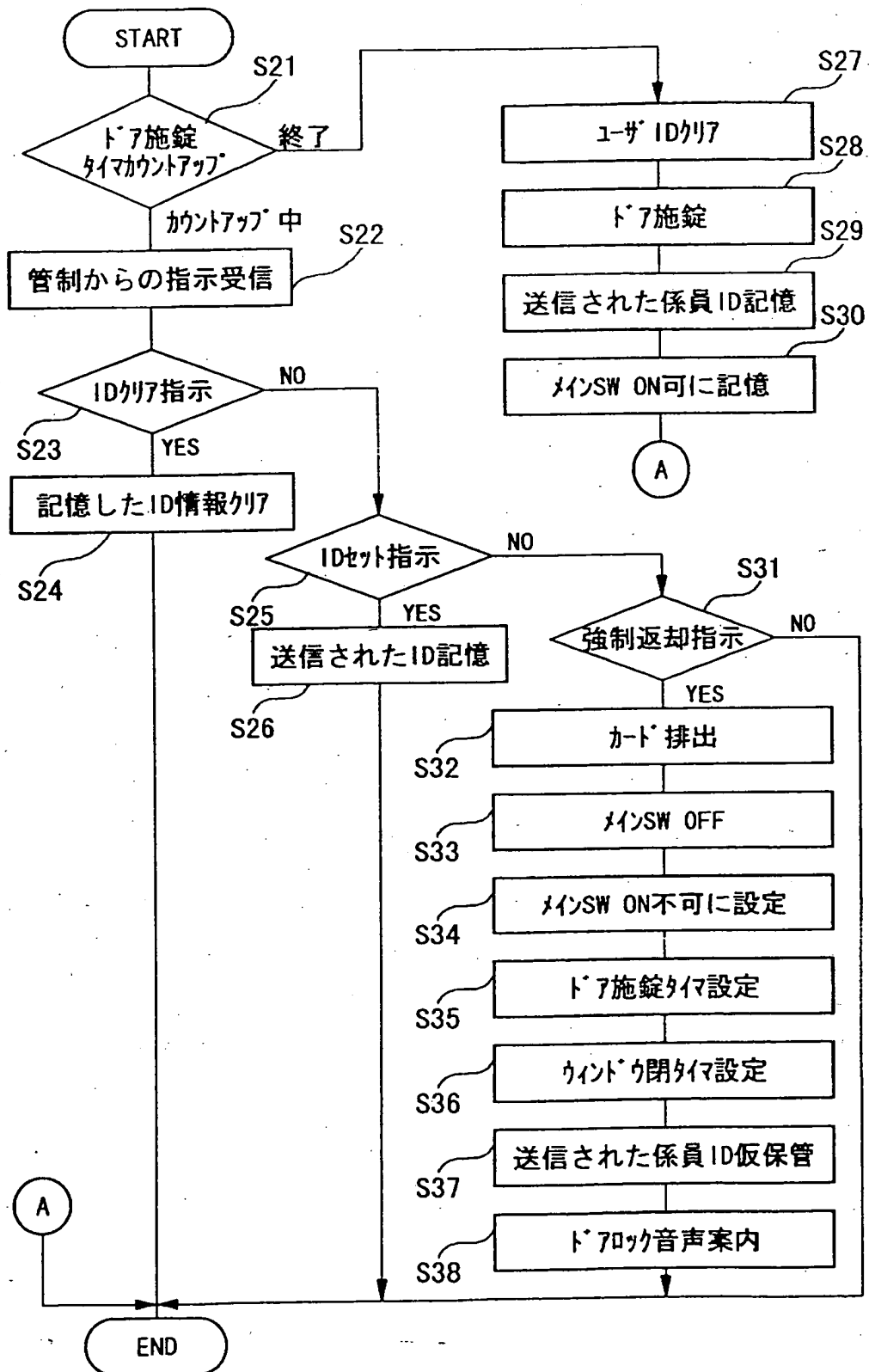




【図 3】



【図 4】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 共同利用可能な車両の返却場所以外での乗り捨てとその回収をスムーズに行うことができる車両返却時の車両制御装置を提供する。

【解決手段】 個人認証により車両 1 のドアロックの作動と車両移動を可能とした車両において、車両利用者 U からの返却指示により個人認証による車両移動を禁止するとともに、所定時間少なくともドアロックの作動のみを許容することを特徴とする。

【選択図】 図 1

認定・付加情報

特許出願の番号	平成 11 年 特許願 第 127788 号
受付番号	59900432840
書類名	特許願
担当官	第三担当上席 0092
作成日	平成 11 年 5 月 11 日

<認定情報・付加情報>

【特許出願人】

【識別番号】

000005326

【住所又は居所】

東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号

【氏名又は名称】

本田技研工業株式会社

【代理人】

申請人

【識別番号】

100064908

【住所又は居所】

東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビ  
ル 志賀国際特許事務所

【氏名又は名称】

志賀 正武

【選任した代理人】

【識別番号】

100108578

【住所又は居所】

東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビ  
ル 志賀国際特許事務所

【氏名又は名称】

高橋 詔男

【選任した代理人】

【識別番号】

100089037

【住所又は居所】

東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビ  
ル 志賀国際特許事務所

【氏名又は名称】

渡邊 隆

【選任した代理人】

【識別番号】

100101465

【住所又は居所】

東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビ  
ル 志賀国際特許事務所

【氏名又は名称】

青山 正和

【選任した代理人】

【識別番号】

100094400

【住所又は居所】

東京都新宿区高田馬場 3 丁目 23 番 3 号 ORビ  
ル 志賀国際特許事務所

認定・付加情報（続き）

【氏名又は名称】	鈴木 三義
【選任した代理人】	
【識別番号】	100106493
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場3丁目23番3号 ORビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	松富 豊
【選任した代理人】	
【識別番号】	100107836
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場3丁目23番3号 ORビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	西 和哉
【選任した代理人】	
【識別番号】	100108453
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場3丁目23番3号 ORビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	村山 靖彦
【選任した代理人】	
【識別番号】	100100077
【住所又は居所】	東京都新宿区高田馬場3丁目23番3号 ORビル 志賀国際特許事務所
【氏名又は名称】	大場 充

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 {000005326}

1. 変更年月日 1990年 9月 6日  
[変更理由] 新規登録  
住 所 東京都港区南青山二丁目1番1号  
氏 名 本田技研工業株式会社